

Motion till riksdagen 2005/06:T490

av **Torsten Lindström (kd)**

Vägar, järnvägar och sjöfart för Västmanlands län

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om Mälardalens och Västmanlands läns betydelse för tillväxten och utvecklingen i Sverige.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om angelägna väginvesteringar i Västmanlands län.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om väg 67.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om förbifart Sala.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om spårbehovet i Mälardalen.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om tågtrafiken norra Mälardalen–Stockholm.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om Citybanan, Mälartunneln, spåret Tomtebodavägen–Kallhäll samt fyrspårskapacitet Stockholm–Bålsta.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om tågsträckan Uppsala–Sala–Västerås–Kolbäck–Eskilstuna–Norrköping.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om Bergslagspendeln.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om huvudmanna- och utförarskap för tågtrafiken i Mälardalen.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om Mälarsjöfarten och slussen i Södertälje.

Fel! Okänt namn på

Mälardalen viktig för Sverige

Mälardalen är en stark region med oundgänglig betydelse för svensk utveckling och tillväxt i landet. 40 % av den svenska ekonomin och 35 % av befolkningen finns i Mälardalen. Fram till 2030 beräknas befolkningen i regionen öka med ytterligare 600 000–800 000 invånare.

Mälardalen har inte bara en stark befolkningsutveckling utan är också den viktigaste tillväxtmotorn i Sverige. Tillväxten i regionen var under åren 1990–2001 dubbelt så hög som i övriga landet. Stannar eller minskar utvecklingen och tillväxten i Mälardalen innebär det ett hårt slag mot svensk samhällsekonomi och det får förödande konsekvenser för regionens möjligheter att bidra med medel till övriga landet. Hela landet drabbas om Mälardalen inte utvecklas på önskvärdt sätt. Det ligger därför i allas intresse att Mälardalen utvecklas.

Västmanland mitt i Mälardalen

En viktig del av Mälardalen är Västmanlands län. För att klara behovet av arbetskraft och bostäder i Mälardalen måste regionen ses som en integrerad helhet där Västmanlands län fyller en viktig uppgift för att försörja hela regionen, och kanske framförallt Stockholm, med bostäder och arbetskraft. Därför måste kommunikationerna mellan länet och Stockholm och självklart även inom länet vara av god standard. Det handlar om såväl persontransporter som transporter av godsmaterial till vägs, järnvägs och sjöss. I annat fall undergrävs regionens och därmed landets utveckling och framtid.

Mälardalens vägbehov

Emellertid riskeras denna utveckling om inte tillräckliga investeringar görs i vägnätet. Om den s.k. nollvisionen i trafiken därtill ska ha någon möjlighet att kunna uppnås är det nödvändigt med strategiska investeringar i vägnätet så att antalet döda och skadade kan minskas. För Mälardalenregionen och Västmanland är det nödvändigt med en offensiv satsning i detta avseende. Mycket planering har gjorts av olika investeringar som nu måste komma till stånd.

Förberedelser pågår inför byggstart av tre västmanländska projekt: Förbifart Sala (riksväg 67/70), E 18 Enköping–Sagån och E 18 Västjärna–Västerås.

Problemet är regeringens hantering av pengarna. Vägverket fick i samband med det s.k. Trollhättepaketet nya uppdrag. Stormen Gudrun har sedan inträffat, vilket drabbade Vägverkets driftbudget på ett sätt som inte kompenseras. Dessutom krävde regeringen i vårbudgeten besparingar som även de kan drabba de stora investeringarna. Inga glädjande besked kom i budgetpropositionen 2005.

E 18

Ett vägprojekt som planerats under många år är E 18 Enköping–Sagån för vilken bygghandlingar blir klara sommaren 2006. Vid två svåra olyckor under sommaren 2005 dog sammanlagt tre personer. För att spara mänskligt lidande fordras ombyggnad av E 18. Vidare är det ett för näringslivet angeläget intresse med en ombyggnation.

Regeringen underströk i sitt beslut (2004-02-19) att ”förbättringar av vägsystemet i den nordiska triangeln är angeläget för näringslivets utveckling. Därför tidigareläggs byggstarten av ett antal objekt på väg E 18 Stockholm–gränsen mot Norge...”.

Nu är det osäkert när bygget kommer igång. Projektet måste byggstartas 2006. Fattas inte beslut om byggstart kommer planarbetet att få börja om igen och hela projektet försenas. Regeringen bör både för att främja tillväxten i Västmanland och Mälardalen och rädda människoliv se till att byggstarten blir verklighet.

Räta linjen

Väg 67 ingår i det nationella stamvägnätet, vilket lades fast av riksdagen 1993. Stamvägnätet omfattar sådana vägar som fyller en mångsidig funktion för landets ekonomi och välfärd och på stamvägarna går huvuddelen av alla långväga transporter. Tillsammans med riksvägarna 55, 56 och 53 utgör väg 67 ”Räta linjen”, vilken sträcker sig mellan Norrköping och Gävle. Räta linjen är ett alternativ till E 4 för den långväga trafiken mellan norra och södra Sverige.

Varje dygn passerar runt 1 000 tunga fordon på väg 67 mellan Sala och Västerås. Det är en starkt olycksdrabbad sträcka och mellan 1992 och 2002 inträffade 9 dödsolyckor, 22 personer blev allvarligt skadade och 80 personer fick lättare skador, på en sträcka av endast 30 kilometer. Det är oacceptabelt höga siffror, vilket Vägverket uppmärksammat i sin långsiktiga plan, och en ombyggnad av förbifarten vid Sala och en upprustning av riksväg 67 är därför nödvändig för att minska antalet trafikolyckor.

Väg 67 är tvåfältig med en bredd på endast cirka 13 meter. Denna vägtyp, 13-metersvägar, är statistiskt sett särskilt olycksdrabbad. Varje år dödas knappt 600 trafikanter i Sverige varav 100 av dessa sker på 13-metersvägar, och 60 % av dödsolyckorna sker med mötande trafik. Om regeringen har målsättningen att följa de transportpolitiska målen, och uppfylla den s.k. nollversionen, måste en upprustning av väg 67 bli av under våren 2006.

För att minska antalet döda och skadade måste väg 67 upprustas. Genom ett mitträcke skulle i stort sett alla mötes- och omkörningsolyckor elimineras, samtidigt som skadeföljden av inträffade olyckor minskar. Enligt Vägverkets bedömning skulle antalet döda och skadade minska med minst 30 %, vilket motsvarar 30 personer under en tioårsperiod.

Fel! Okänt namn på

Utmed väg 67 finns idag ett stort antal korsningar som saknar mittrefuger och separata körfält för vänstersvägande trafik. Det är problematiskt för det stora antal åker- och skogsanslutningar med brukningstrafik som finns längs sträckan. Genom att ge korsningarna en ny och mer trafiksäker utformning skulle antalet olyckor i korsningar minska med 30 %. Även kollektivtrafiken skulle gynnas av ett mitträcke. Busshållplatserna kunde placeras i växlingssträckorna, och bussresenärer ges möjlighet att korsa en körriktning i taget och stå skyddade av räcket i mitten.

En ombyggnad av väg 67 skulle även innebära positiva effekter ur miljösynpunkt. Sträckan längs riksväg 67 Heby (Stingtorpet)–Tärnsjö bör rustas upp. Enligt Vägverkets förstudie skulle den nya sträckningen gå vid sidan av Dalkarlsåsen, medan den nuvarande går på åsen. I Dalkarlsåsen finns en stor vattentäkt som försörjer Heby kommun med vatten. Till följd av vägsaltning har man haft förhöjda salthalter i grundvattnet. Trafiksäkerheten är klart otillfredsställande på sträckan eftersom vägen är smal och säkerhetszoner saknas. Vägen rekommenderas som primär väg för tunga transporter med farligt gods, vilket gör den hårt belastad. Vid en olycka med farliga ämnen riskeras oöverskådliga skador för miljön. Ur både trafiksäkerhets- och miljösynvinkel är det därmed nödvändigt att rusta vägsträckan.

Förbifart Sala

Under flera år har en ny förbifart vid Sala planerats för riksvägarna 67/70. Det handlar bl.a. om att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten. Förbifart Sala är starkt trafikerad av turist- och pendeltrafik, inte minst i samband med helger då tusentals bilar söker sig från Stockholmsområdet upp mot Dalarna. All praktisk planering är inriktad på byggstart under våren 2006. Den måste bli av.

Underlätta kollektivtrafik i Mälardalen

I Mälardalen utförde 2 890 000 invånare sammanlagt 689 miljoner resor i kollektivtrafiken under år 2003. Det motsvarar 233 resor per invånare och år. Det innebär att Mälardalsområdet är den del av Sverige där det sker flest kollektiva resor varje år.

Ett avgörande instrument för att underlätta kommunikationen i Mälardalen och en ökad regionförstoring är biljettpiserna i kollektivtrafiken. Det är fortfarande orimligt dyrt att pendla i Mälardalen. Visserligen är frågan i hög grad för de regionala trafikhuvudmännen att lösa och en del har hänt. Likväl är det angeläget att staten ser över i syfte att underlätta spelreglerna för trafikhuvudmännen att samverka. Målet måste vara lägre priser för de enskilda resenärerna.

I Mälardalen finns också stora behov av satsningar på järnvägen, inte minst på grund av de otillräckliga investeringar som varit fallet de senaste åren. Trots att 80 % av landets tågresor sker i östra Mellansverige har inte investeringarna varit i paritet med behoven. Stockholm–Mälardalenregionen är ett befolkningstätt område med en alltmer integrerad arbets- och studiemarknad. Kollektivtrafiken i Mälardalen har utvecklats mycket starkt. Det har t.ex. bidragit till att arbetspendlingen mellan Stockholm och Västmanland ökat med 75 % mellan 1955 och 2000. För Västmanlands del bidrar detta i hög grad till utvecklingen från industrilän till en modern och mångfasetterad del av Sverige med diversifierad arbetsmarknad, rikt friluftsliv och hög livskvalitet.

En fortsatt vidareutveckling av kollektivtrafiken i Stockholm–Mälardalenregionen är vidare nödvändig för att få en mer integrerad arbetsmarknad och därmed klara Stockholms behov av arbetskraft och tillgången till högre utbildning för alla dem som av olika skäl inte kan byta bostadsort. En sådan regionförstoring genererar i sin tur både fler arbetsresor och fler privatesor.

Det är nödvändigt att staten tar sitt ansvar för att dels klara det växande behovet av kapacitet i kollektivtrafiken, dels bygga bort de hinder som i dag förhindrar utveckling i Mälardalen. Eftersom Mälardalen i hög grad är den allra viktigaste tillväxtmotorn för hela Sverige är det skadligt för landet om brister i kollektivtrafiken hindrar tillväxtens utveckling. Det är sålunda nationella behov och inte bara regionala behov som utmärker Mälardalen.

Norra Mälardalen–Stockholm

Det allra viktigaste är att det blir en ökad spårkapacitet mellan norra Mälardalen och Stockholm. Det krävs en fyrspårsutbyggnad Tomtebodavägen–Kallhäll samt byggande av Citybanan/Mälartunneln. Förhandlingar har pågått från statens sida med de regionala parterna för samfinansiering av stationsområden m.m. Projektet innehåller två delar: Citybanan och två nya spår Tomtebodavägen–Kallhäll. I regeringens beslut finns en låneram för Mälartunneln. Byggstart för Mälartunneln/Citybanan planeras med förberedande arbeten hösten 2005 och Citybanan ska stå klar 2011. För Tomtebodavägen–Kallhäll kan byggstart ske 2008 och byggtiden kan handla om 4–7 år, vilket innebär ett färdigställande 2013–2015. Detta kräver dock ett lika fokuserat arbete som det som för närvarande pågår för Citybanedelen.

Ett utbyggt fyrspår Tomtebodavägen–Kallhäll är nödvändigt för att få in fler tåg mot Stockholm på Mälardalenbanan under s.k. peak-time, d.v.s. kl. 6.00–8.30 och är därmed helt avgörande för Västmanlands anknytning till Stockholms arbetsmarknad. Dubbelspåret är en oerhört viktig framtidsfråga för Västmanland där Mälardalenstågen hela tiden konkurrerar om utrymmet på de nuvarande två spåren med en växande pendeltågstrafik.

Vidare bör fyrspårskapaciteten på sikt byggas till Bålsta. Även Stockholmsberedningen har föreslagit detta.

Fel! Okänt namn på

Detta är nödvändigt för att säkerställa tillväxt och utveckling. Västerås och Västmanland är starkt beroende av detta. Såvida inte spårkapaciteten mellan Västerås och Stockholm byggs ut hotas tillväxten. Då undergrävs möjligheten att generera de resurser som kommer hela landet till del från Stockholm–Mälarenregionen.

Uven

Tvärförbindelsen Uppsala–Sala–Västerås–Kolbäck–Eskilstuna–Norrköping är viktig för att människor ska kunna färdas såväl regionalt som nationellt. Under året har den statliga medfinansieringen till Uven hotats. Det vore allvarligt för regionen om sträckan inte kunde erhålla statligt stöd. Det måste garanteras.

Tåg i Bergslagen

Fredagen den 24 januari 2003 kommer för alltid att vara en sorgens och tragedins dag i Bergslagen och Västmanland. Sex människor dog och fem människor skadades allvarligt när en buss körde av vägen mellan Fagersta och Ängelsberg. Bussen var en ersättningsbuss för ett inställt SJ-tåg på sträckan Ludvika–Västerås, den s.k. Bergslagspendeln som drivs av Tåg i Bergslagen. Tågen inom ramen för Tåg i Bergslagen körs numera av Tågkompaniet.

Detta stråk genom Bergslagen är av mycket stor betydelse för alla människor som bor i regionen och för de företag och organisationer som verkar där. Det går inte att acceptera att tågtrafiken i Bergslagen hanteras på ett så undermåligt sätt att det ska vara nödvändigt att frekvent använda ersättningsbussar med fara för passagerare, personal och boende längs vägarna. Det är heller inte acceptabelt att Bergslagspendeln mellan Västerås och Ludvika inte underhålls och dimensioneras så att tågtrafiken kan komma fram på ett tillräckligt sätt. Det är dags att se till att Bergslagspendeln fungerar.

Tåg i Bergslagen erhåller för närvarande ett statligt stöd. I sammanhanget är det angeläget att staten även fortsättningsvis tar ett aktivt ansvar för tågtrafiken i Bergslagen eftersom denna för invånarna är en förutsättning för pendling till arbete och studier.

Vem ska köra tågen?

Den tilltagande regionförstoringen ställer järnvägens trafikeringsfrågor i fokus. Dels finns trafik huvudmannansvaret inom det egna länet, dels Rikstrafikens ansvar för stödköp av interregionala olönsamma förbindelser. I övrigt är det SJ:s affärsuppdrag som gäller för att möta ökade krav på tågturen kol-

lektivtrafik i de växande regionerna om inte stödköp görs från berörda trafik-
huvudmän.

Med tanke på de radikala försämringar som många resenärer redan upplevt
inom Tåg i Mälardalen, som SJ kör, finns all anledning att överväga ett ändrat
huvudmänna- och utförarskap.

Mälarsjöfarten och slussen i Södertälje

Sjöfarten har på drygt 10 år ökat transportarbetet utmed den svenska kusten
med 20 %. Under motsvarande period har det containeriserade godset i det
närmaste tredubblats och förväntas öka med ytterligare 6–8 % per år under
kommande år. Sveriges växande handel med Sydostasien kommer på sikt att
stärka denna utveckling ytterligare.

Mälarsjöfarten ger möjligheter att transportera gods 10–15 mil in i Mälardalen
vilket är en transportfråga av stort nationellt intresse. Brist på besked
om en kommande slussinvestering kan redan inom några år resultera i en
minskning av handelssjöfarten på Mälaren. Minskade sjötransporter på Mälaren
ersätts i så fall med ökade landtransporter – sannolikt främst med lastbil –
vilket är negativt ur miljösynpunkt.

Mälarfärleden via Södertälje kanal förbinder Västerås och Köpings hamnar
(Mälarhus AB) med Östersjön. Eftersom vattenståndet vid normalvatten
är 40 cm högre i Mälaren än i Östersjön finns en sluss i Södertälje. Den
befintliga slussen är 80 år gammal. Genom denna sluss passerar årligen 4 000
fartyg med sammanlagt 5 miljoner ton gods. Största tillåtna fartyglängd är
för närvarande 135 meter och största bredd är 19 meter. För att kunna ta in
större fartyg i Mälaren krävs en utbyggnad av slussen där fartyg med 24
meters bredd och 180 meters längd kan passera genom kanalen. En fördjupning
av Mälarfärleden är inte aktuell.

I slutet av 1990-talet kom signaler från redarna att nytt tonnage kommer att
få prestanda som ställer krav på ombyggnad av slussen i Södertälje annars blir
det inte aktuellt med leveranser via hamnarna i Mälaren. Föreslagna åtgärder i
slussen i Södertälje innebär att tonnaget på Mälaren kan öka från ca 8 000 ton
till 12 000–14 000 ton beroende på godsslag. Nya större båtar på Mälaren
ökar sjöfartens konkurrenskraft gentemot övriga transportslag. Genomförs
inte investeringen minskar sannolikt sjöfartens konkurrenskraft gradvis, vilket
också kan påverka säkerheten negativt genom att tonnaget blir allt äldre. En
rad samhällsekonomiska beräkningar för utbyggnad av slussen har genomförs
under perioden 2001–2003, där samhällsnyttan i samtliga fall varit positiv.

Utöver den nytta ombyggnaden innebär för sjöfarten har också betydelsen
av slussens funktion för avtappning av Mälaren redovisats i en skrivelse till
regeringen daterad 2002-10-22 från landshövdingarna i Stockholms, Uppsala,
Södermanlands, Örebro och Västmanlands län. Genom utbyggnad av slussen
i Södertälje kan tappningskapaciteten för Mälaren öka med nästan 50 %.

Fel! Okänt namn på

Frakterna på Mälaren ökade efter andra världskriget fram till mitten av 60-talet från 0,5–2 miljoner ton gods. Den stora utbyggnad som skedde under 60- och 70-talet av farleden och i berörda hamnar resulterade i mer än en fördubbling av transporter på Mälaren. Nivån 5 miljoner ton gods varav cirka 80 % berör hamnarna i Köping och Västerås har legat ganska konstant under många år. En utebliven slussinvestering kan få allvarliga följder för Mälarsjöfarten och att minskningen av handelssjöfarten på Mälaren kan gå relativt snabbt om inte ett skyndsamt utbyggnadsbeslut kommer till stånd. Minskade sjötransporter innebär ökade landtransporter, vilket kan vara negativt ur miljösynpunkt.

Det är sålunda angeläget att Mälarsjöfarten får möjligheter att utvecklas i takt med sjöfartens ökade betydelse genom utbyggnad av slussen i Södertälje. En sådan utbyggnad möjliggör att större fartyg kan tas in i Mälaren. En ny järnvägsbro i Södertälje är aktuell för genomförande och planeras vara klar att ta i bruk under 2007.

Genom detta arbete kan kanalbredden 26 meter användas fullt ut genom att bropelarna ställs på land i stället för som nu i vattnet. Under 2006–2007 byts slussporten in mot Mälaren och får full bredd, medan lösningen mot Saltsjön görs begränsad för att resurser saknas för en fullständig ombyggnad av slussen. Det är därmed angeläget att det tillkommer de resurser och beslut som behövs för att slutföra arbetet, få en fullständigt ombyggd sluss och bredda befintlig farled.

Stockholm den 29 september 2005

Torsten Lindström (kd)